

PÔLE MÉTROPOLITAIN DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE



COVOITURAGE 2024 : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Aires et pratiques de covoiturage dans l'estuaire de la Seine

SOMMAIRE

AIRES ET PRATIQUES DE COVOITURAGE : BILAN 2024

5

LES AIRES DE COVOITURAGE EN 2024

8

LE COVOITURAGE : RETOUR D'EXPÉRIENCES

14

L'OBSERVATOIRE NATIONAL DU COVOITURAGE QUOTIDIEN

16

LE REPÉRAGE DES FLUX DOMICILE TRAVAIL

18

LE COVOITURAGE : UNE SOLUTION COMPLÉMENTAIRE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

20

LES LIGNES DE COVOITURAGE DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

22

CONCLUSION

24

AIRES ET PRATIQUES DE COVOITURAGE BILAN 2024

Éléments de contexte

Dans une société devenue «hyper-mobile» et face au réchauffement climatique, la voiture individuelle peut paradoxalement constituer une partie de la solution si on augmente le taux d'occupation des véhicules.

Le défi est important car la part des transports routiers dans le total des émissions de GES ne diminue pas (33% environ depuis 1990).

L'optimisation des usages de la voiture pour les parcours du quotidien peut jouer un rôle essentiel à l'échelle des bassins de vie. Le covoiturage informel ou intermédié (via une plateforme numérique) redonne des vertus à la voiture !

Le territoire de l'estuaire de la Seine est le siège de flux du quotidien importants et qui dépassent souvent les limites intercommunales. Cette dimension inter-territoriale de la mobilité est discutée et partagée au sein du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine qui rassemble 9 intercommunalités.

La commande

En 2019, le Pôle métropolitain avait conduit une étude sur les aires de covoiturage en établissant un premier inventaire accompagné d'une enquête terrain sur les pratiques liées aux aires de covoiturage.

À la demande des élus, le Pôle métropolitain, en partenariat avec l'AURH, propose un nouveau regard sur le covoiturage dans l'estuaire de la Seine :

- actualisation de la cartographie des aires de covoiturage (existantes, en projet ou officielles) et des capacités de stationnement ;

- comparatif des temps de parcours en voiture soliste, en covoiturage et en transports collectifs sur les principaux flux domicile-travail dans l'estuaire ;

- identification des flux domicile-travail à l'échelle de l'estuaire ;

- état des lieux de l'activité des opérateurs de covoiturage et de leurs relations avec les territoires du Pôle ;

- recommandations pour développer le covoiturage, notamment par la mise en place de lignes de covoiturage.

Le covoiturage du quotidien pour se rendre au travail : une pratique encore confidentielle

Le motif travail pour se déplacer correspond aux trajets les plus longs. En outre, plus de 80% des distances supérieures à 20 km pour le motif travail sont effectuées en voiture (hors Ile-de-France - source : CEREMA).

Avec un taux de remplissage très faible (en moyenne 1,1 personne par véhicule), les voitures offrent un potentiel théorique de remplissage considérable.

Ce constat théorique amène le gouvernement à parier sur un boom du covoiturage du quotidien avec pour objectif de passer de 900 000 trajets covoiturés par jour constatés en 2023 à trois millions en 2027.

Dans la pratique, le covoiturage du quotidien peine à se banaliser et à se massifier, au contraire de celui couramment utilisé pour les trajets sur de longues distances.

Les freins sont nombreux : dispersion résidentielle, impact sur l'organisation quotidienne, perte d'autonomie et d'indépendance, peur de l'imprévu,

perte de temps dans l'organisation du covoiturage, manque de confiance en l'autre voire sentiment d'insécurité, contreparties financières jugées trop faibles au regard des contraintes de temps.

Les différents types de covoiturage

Le covoiturage informel organisé à l'avance.

Le covoiturage est une pratique aussi ancienne que la voiture particulière. Accompagner un proche, s'organiser entre collègues de travail ou d'études ou entre parents relève du bon sens et de la mise responsabilité de chacun face à son pouvoir d'achat et aux enjeux climatiques.

L'auto-stop est une pratique de covoiturage informelle spontanée. Le passager ne connaît pas à l'avance son conducteur. Il se place au bord de la route (dans un lieu propice au stationnement sécurisé) et tend son pouce.

Les opérateurs de covoiturage proposent des solutions inspirées de ces deux modes : réservation à l'avance ou dynamique, en porte à porte ou sur des arrêts prédéfinis le long des axes routiers, avec ou sans contribution financière.

On distinguera donc :

- **le covoiturage spontané**, basé sur l'utilisation du trafic routier comme offre potentielle suffisante de déplacement (autostop, lignes de covoiturage sur des points d'arrêt fixes) ;

- **le covoiturage anticipé** qui nécessite la mise en relation préalable entre conducteurs et passagers avec des points de rendez-vous établis à l'avance (avec ou sans opérateur intermédiaire).

Peu de données globales sur le covoiturage

Il est difficile de quantifier le covoiturage informel (se rendre au travail, faire des courses, pratiquer un loisir ou un sport, aller chez le médecin ou à la mairie). Celui-ci échappe en effet aux statistiques.

Les enquêtes menées par le CEREMA au niveau national en 2022 révèlent que les applications numériques, gérées par les 23 opérateurs actuels, **ne représentent que 4% des trajets quotidiens réalisés en mode covoiturage.**

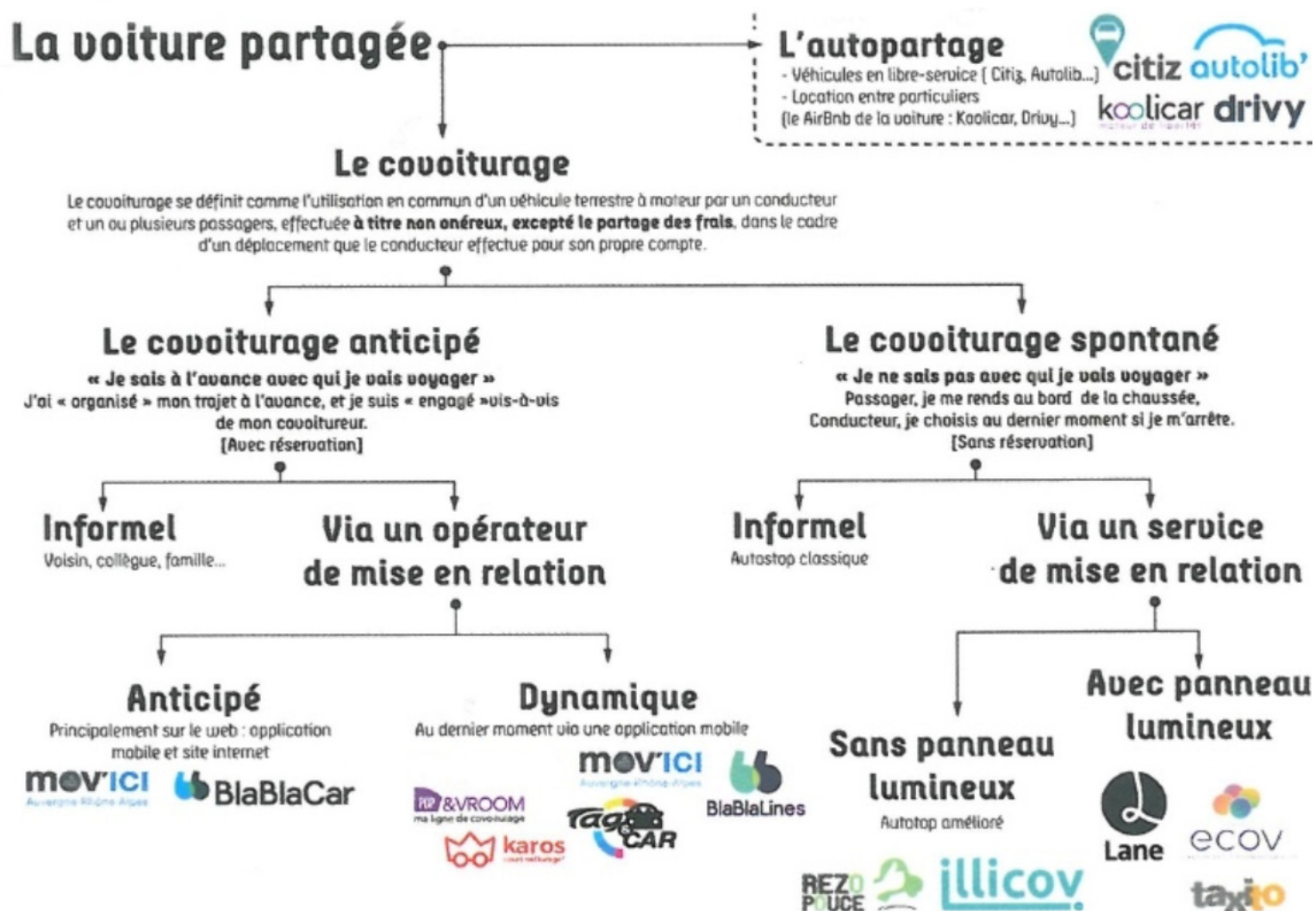
Covoiturer via une plateforme comporte pourtant des avantages :

- depuis 2023, l'Etat délivre une prime de 100 euros pour les covoitureurs débutants avec l'obligation d'accomplir au moins dix voyages dans les trois mois après le premier trajet déclaré;

- les collectivités sous contrat avec des opérateurs apportent parfois une participation financière complémentaire pour les passagers et les conducteurs (voir ci-après).

Les résultats communiqués par l'observatoire national du covoiturage quotidien révèlent d'ailleurs une croissance de 25% du nombre de trajets covoiturés entre 2023 et 2024 et une hausse de 86% entre décembre 2023 et décembre 2024 (1 579 754 trajets déclarés). En outre, le nombre de covoitureurs en ligne a doublé en un an.

Les différents types de covoiturage



sources : métropolitain - Grenoble 2018

LES AIRES DE COVOITURAGE EN 2024 : ÉTAT DES LIEUX

Les aires de covoiturage dans l'estuaire de la Seine en 2024

L'aire de covoiturage est un équipement qui se banalise dans le paysage des mobilités du quotidien. Localisée généralement à proximité des grands axes routiers, c'est un lieu de rendez-vous pour le covoiturage, qu'il soit informel ou par l'intermédiaire d'une application dédiée.

Le recensement des aires de covoiturage sur un territoire donné permet d'identifier un maillage et des capacités de stationnement. Les aires s'installent généralement sur des lieux où une pratique informelle était déjà constatée : parkings ou bords de routes.

Un premier recensement des aires a été réalisé en 2019 à l'échelle de l'estuaire de la Seine (voir le document « imaginons les aires de covoiturage de demain »).

En 2024, la base de données cartographiques a été actualisée sur la base des informations fournies par les 9 EPCI adhérents au Pôle métropolitain. Ce travail sera communiqué à la DREAL Normandie pour corriger son fichier régional des aires de covoiturage.

Les aires de covoiturage recensées ont été reclassées selon la typologie suivante :

- **les aires officielles** faisant l'objet d'un aménagement plus ou moins important et dotées d'une signalétique officielle.
- **les aires en projet** planifiées par les collectivités mais encore non réalisées en 2024;
- **les aires officieuses** qui sont apparues de manière spontanée en des lieux stratégiques (souvent en entrée d'auto-route). On distingue les aires sur des

parkings déjà existants (supermarchés, aire de repos) et les aires « sauvages » aux abords des routes sur des secteurs non aménagés.

Principaux résultats pour les 9 EPCI du Pôle métropolitain

En 2024, on dénombre 34 aires de covoiturage officielles totalisant 953 places (23 sites pour 662 places en 2019). Les aires en projet et les aires officieuses ont également augmenté.

Les aires nouvelles

Depuis 2019, le maillage des aires de covoiturage a été complété par 11 réalisations, essentiellement au niveau des diffuseurs des autoroutes A13, A29 et A131 en collaboration avec la SANEF et la SAPN (voir carte en page 9).

A proximité des diffuseurs de A13 et de l'A131 :

- **l'aire du Vieux Merisier** à Toutainville (44 places) a été mise en service en 2022;

- **l'aire de St-Aubin-sur-Quillebeuf** (37 places), ouverte en 2021, a été réalisée par le Département de l'Eure pour un montant de 345 000€ HT. L'entretien et la gestion sont assurés par la communauté de communes Roumois Seine.

A proximité des diffuseurs de l'A29 :

- **l'aire de Saint-Jean-de-la-Neuille** (40 places) est bien équipée : éclairage, dépose-minute, abri pour les piétons en attente de leur covoitureur. Des bornes de recharge électrique et des caméras de surveillance sont attendues dans un second temps. L'exploitation et l'entretien sont assurés par

la commune. L'aire de Bolbec St-Jean vient compléter l'offre à proximité de cet échangeur autoroutier.

- **l'aire d'Épretot** (49 places) à un coût global de 392 000 € HT cofinancé à hauteur de 274 400 € HT par la SAPN de 58 800 € HT par le Département de la Seine-Maritime et de 58 000 € HT par Le Havre Seine Métropole qui assure l'exploitation et l'entretien de l'aire.

- **l'aire de Bermonville** à Terre de Caux (38 places) a été ouverte en 2021. Elle a été financée par le Département de la Seine-Maritime, Caux Seine agglo, la commune et la SAPN. Elle dispose des équipements de base : bornes de recharge rapide, dépose minute, abri piéton.

6 aires en projet en 2019 ont été réalisées. Elles sont toutes de taille modeste et sont positionnées au cœur des territoires. Elles s'implantent généralement sur des parkings existants où des pratiques de covoiturage étaient déjà observées.

Les aires en projet

Les aires en projet sont toutes localisées sur le territoire de la Pointe de Caux à l'exception d'un projet localisé à proximité de la gare ferroviaire de Bourgtheroulde-Thuit-Hébert (Roumois Seine).

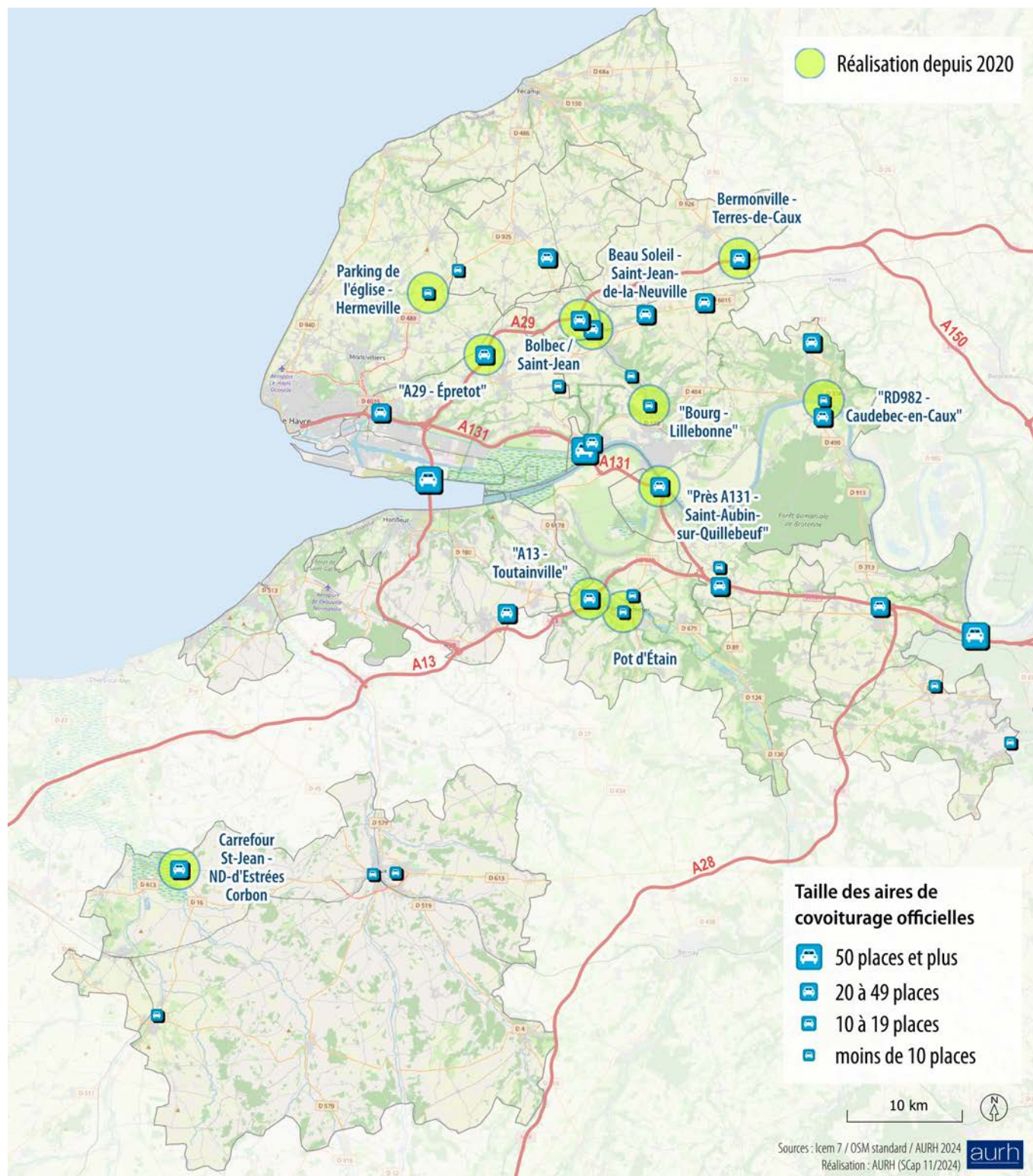
La communauté urbaine Le Havre Seine Métropole dispose d'un schéma directeur des aires de covoiturage approuvé fin 2022. Ce schéma intègre les aires existantes et les aires en projet sur la base de 3 niveaux de services :

- **niveau de services 1** : les aires d'intérêt régional de grande capacité et à proximité des échangeurs autoroutiers et des ponts à péage. 4 aires sont déjà existantes et 3 aires sont en projet.

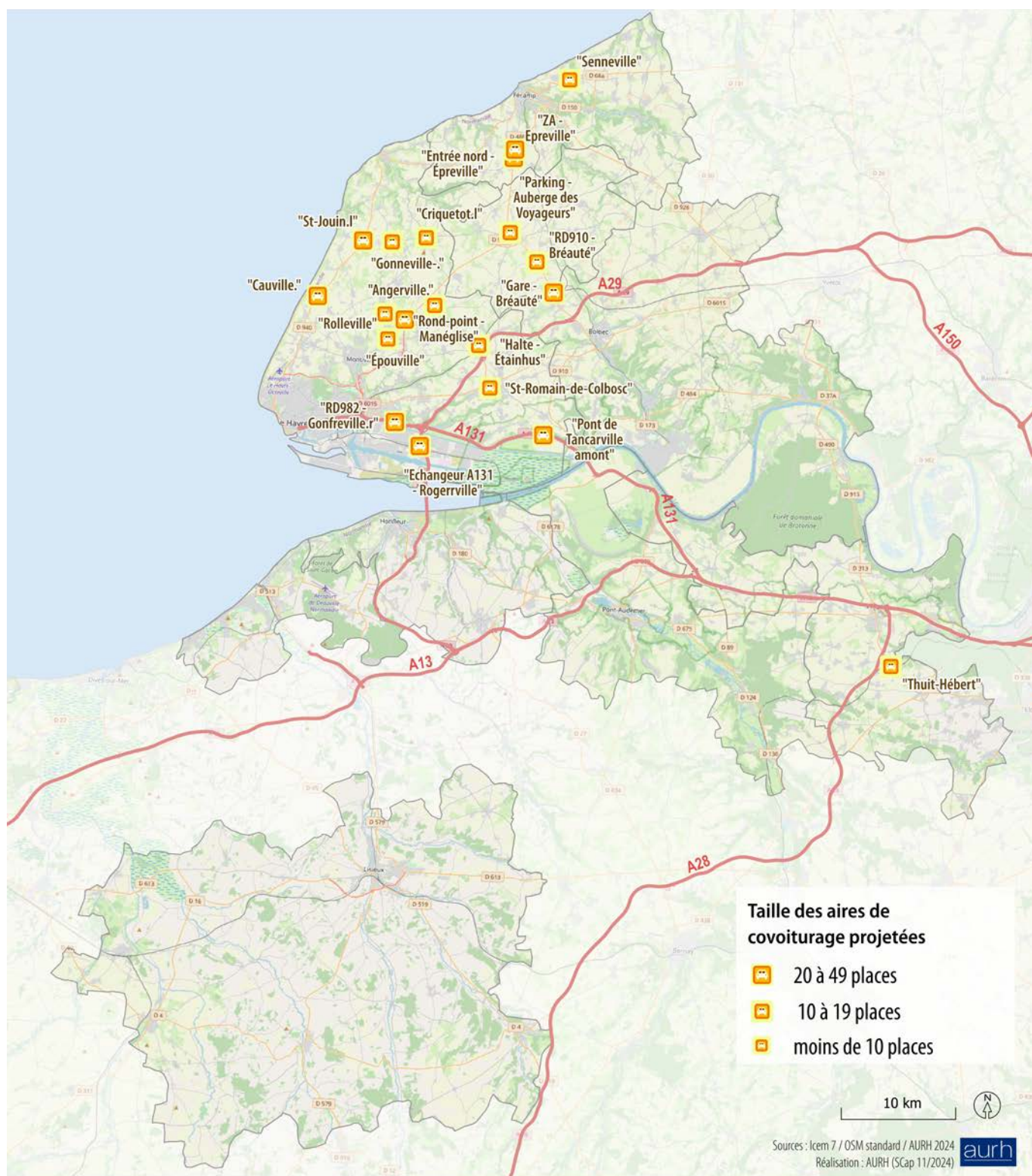
- **niveau de services 2** : les aires d'intérêt métropolitain pour les flux en direction du Havre à l'image de l'aire de Manéglise sur la D925. Ce sont des aires de capacité moyenne (entre 10 et 20 places).

- **niveau de services 3** : les pôles de mobilité local. Ces aires se localisent sur les axes secondaires et maillent le territoire. De taille modeste (moins de 10 places), elles occupent des parkings publics existants et sont facilement accessibles à pied à vélo. Ces aires forment un maillage dense de pôles multi-services autour de la mobilité durable (suite page 12).

Aires de covoiturage officielles



Aires de covoiturage en projet



La communauté de communes de Campagne de Caux a approuvé son Plan des mobilités simplifié en novembre 2024. Celui-ci prévoit de compléter l'offre en aires de covoiturage au niveau des communes de Goderville, de Bréauté et à proximité de la gare de Bréauté-Beuzeville.

La communauté d'agglomération Fécamp Caux Littoral a identifié, dans son Plan Local d'Urbanisme intercommunal, des projets d'aires de covoiturage en amont et en aval de Fécamp le long de la route départementale 925. Les localisations précises sont encore à définir à l'est de Fécamp.

Les communautés de communes de Roumois Seine et de Pont-Audemer Val-de-Risle disposent d'un plan des mobilités simplifié mutualisé et approuvé en 2024. Ce plan comporte un schéma de développement des aires de covoiturage pour compléter l'offre déjà existante.

Le plan identifie à cet effet des micro-pôles d'échanges multimodaux comportant quelques places dédiées au covoiturage et à proximité d'un arrêt de car du réseau Nomad. Leur programmation n'est pas encore déterminée.

Seul le parking de la gare de Bourgtheroulde Thuis-Hébert apparaît comme prioritaire et a été recensé pour accueillir des places dédiées au covoiturage.

Les aires officielles

Au pied du Pont de Normandie, à La Rivière-Saint-Sauveur, des voitures stationnent le long de l'avenue des Roselières au sud du giratoire A29 / D580. Aucun projet n'est à ce jour annoncé.

Le parking localisé au sud du Pont de Tancarville (41 places) est identifié comme aire officielle sur le site internet de la CCI Seine Estuaire mais n'a pas fait l'objet d'aménagements dédiés. Elle reste néanmoins très utilisée.

Les parkings des centres commerciaux en sortie d'agglomération sont régulièrement utilisés par les covoitureurs à Saint-Léonard (centre commercial Les Voiles à la sortie de Fécamp) et à l'est de Lisieux (ZAE du Glos).

Les aires de covoiturage dans le périmètre du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine : comparaison 2019 - 2024

	2019		2024	
Types sites de covoiturage	Nb. d'aires de covoiturage	Nb. de places	Nb. d'aires de covoiturage	Nb. de places
Officielles	23	662	34	953
Officieuses	2	10	9	347
Projets	6	173	20	350
Total	32	845	63	1650

Aires de covoiturage officielles



LE COVOITURAGE RETOUR D'EXPERIENCES



Pont-Audemer-Val-de-Risle et Roumois Seine: Rézo pouce.

Pour soutenir les pratiques de covoiturage sur leurs territoires respectifs, les deux intercommunalités, en partenariat avec Lieuvin Pays d'Auge et Bernay Normandie, ont mis en place un système de covoiturage allégé appelé « **Rézo pouce** » développé par la SCIC Mobicoop. Ce système peu coûteux a bénéficié des aides du Fond Vert et du dispositif européen Leader.

500 panneaux Rézo pouce ont été positionnés sur les axes routiers principaux des 4 intercommunalités. Leur localisation a été déterminée sur la base de conditions de stationnement sécurisées. Le système propose différentes formules à partir des arrêts fixes :

- la prise de rendez-vous préalable via l'application ;
- la détection en temps réel de la demande ou de l'offre (temps d'attente inférieur à 6 minutes) ;
- l'auto-stop classique sans avoir recours à l'application.

Les inscrits disposent d'un kit avec ardoise pour les passagers et d'un macaron Rézo pouce pour les conducteurs.

Ce système n'implique aucune relation financière entre les passagers et les conducteurs et repose sur la solidarité entre usagers.

Depuis la fin 2023, on comptabilise environ 6000 trajets publiés ayant pour origine ou destination le territoire de Roumois Seine. Les trajets en auto-stop classique sans l'usage de l'application, ne sont pas comptabilisés.

Caux Seine Agglomération et Fécamp Caux Littoral : un partenariat dans la durée avec Karos.



Les deux intercommunalités ont lancé chacune un partenariat avec la société Karos, spécialiste du covoiturage du quotidien. Les EPCI ont lancé une campagne de communication (site internet, affichage public, flyer) pour informer les habitants. Après inscription, l'application numérique repère les habitudes de déplacement des utilisateurs (trajets, horaires) et propose des covoiturations adaptés. Karos assure l'animation locale lors d'événements et gère les échanges monétaires entre usagers via l'application.

Pour lancer la pratique, les intercommunalités apportent un soutien financier à leurs habitants (de plus de 18 ans) **dans la limite de deux trajets quotidiens inférieurs à 20 km :**

- Fécamp Caux Littoral : le conducteur perçoit 2€ par passager; le passager paye 1€.
- Caux Seine Agglo : le conducteur perçoit 3€ par passager; le passager paye 0,50€.

Au delà de 20km, le passager paye au conducteur, via l'application, 0,10€ du kilomètre.

Pour Fécamp Caux littoral (en partenariat avec Karos depuis 2022), on comptait 863 inscrits sur la plateforme (au 30/10/2024) dont 30% de conducteurs. Depuis le 1er janvier 2024, 3174 trajets ont été enregistrés (7214 trajets depuis le démarrage en octobre 2022). Les trajets font 25 km en moyenne. Bien qu'en légère hausse en 2024, les résultats sont en deçà des prévisions (5000 trajets à l'année) et la collectivité s'interroge sur les évolutions possibles à apporter (communication, périmètre).

Pour Caux Seine Agglo (en partenariat avec Karos depuis 2020), on comptait en moyenne en 2024 1328 trajets mensuels pour 119 conducteurs. Ce résultat est en nette augmentation par rapport à l'année 2023 (660 trajets et 80 conducteurs en moyenne). On note une bonne reprise de la pratique en septembre 2024. Ces résultats sont encourageants.



Lisieux Normandie : les lignes de covoiturage Illicov

Développé par la société La Roue Verte, Illicov est une plateforme de covoiturage qui permet de covoiturer en trajet libre (nouveau juin 2024) ou sur des trajets calés sur **6 lignes de covoiturage à la manière d'une ligne de bus**. Les conducteurs empruntent un itinéraire défini, s'arrêtent à des arrêts fixes où ils récupèrent et déposent les passagers.

L'outil reste flexible puisque conducteurs et passagers peuvent réserver leurs horaires à l'avance ou en dernière minute, sans avoir à entrer en contact avec leur covoitureur.

Les conducteurs perçoivent entre 0,90€ et 2€ pour chaque passager transporté selon la ligne empruntée. Pour les passagers c'était gratuit jusqu'à la fin 2024 (prolongation possible en 2025) pour constituer un pool d'utilisateurs « transportés » toujours minoritaires par rapport aux conducteurs.

Les lignes de covoiturage relient Lisieux ou la zone d'activités du Gros (voir carte ci-contre) à huit communes de la Communauté d'agglomération.

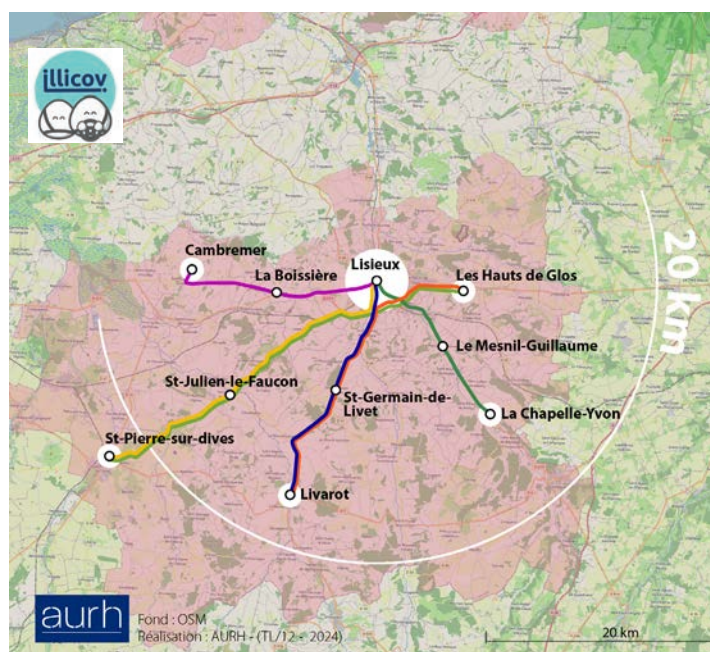
Les arrêts se localisent sur des points stratégiques en entrée ou en sortie de bourg sur des aires de stationnement

existantes. Les points de rendez-vous sont proches d'un arrêt de car et accessibles à pied ou à vélo.

Le nombre d'inscrits sur la plateforme a été multiplié par deux depuis la rentrée 2024, après une campagne de communication active auprès des salariés de quelques grosses entreprises du territoire. Au total, 450 habitants sont inscrits sur illicov.fr.

Sur les 6 lignes, on comptait 2733 trajets conducteurs cumulés depuis novembre 2023 et 349 trajets passagers enregistrés. Les lignes à destination de Lisieux sont les plus sollicitées, notamment depuis Cambremer et St-Pierre-sur-Dives. Les deux lignes à destination des Hauts de Gros sont les moins utilisées.

Au regard de l'augmentation importante de l'usage depuis l'automne, l'expérimentation se poursuivra au-delà de 2024. L'objectif principal est de constituer un pool de passagers réguliers.



L'OBSERVATOIRE NATIONAL DU COVOITURAGE QUOTIDIEN

L'observatoire national du covoiturage quotidien recense les preuves de covoiturage émises par les conducteurs via les applications numériques (observatoire.covoiturage.gouv.fr). Cet observatoire permet de faire des requêtes ciblées sur les EPCI.

Le tableau ci-dessous compile les résultats pour les 9 EPCI adhérents au Pôle métropolitain du 1 janvier au 30 novembre 2024.

Ces données nous donnent un aperçu des tendances par EPCI tout opérateur confondu. Les plateformes numériques offrent des trajets de moins de 80 km sur l'ensemble du territoire national.

Le Havre Seine Métropole arrive en tête avec plus 30 000 trajets déclarés.

Pour les 4 intercommunalités qui ont contractualisé avec un opérateur de covoiturage les résultats sont contrastés :

- Caux Seine Agglo (71 532 habitants) et Roumois Seine (41 622 habitants) dépassent les 20 000 trajets ;

- Lisieux Normandie et Fécamp Caux Littoral n'enregistrent qu'un faible nombre de voyages déclarés (respectivement 5879 et 5013).

On observe pour l'ensemble des territoires un nombre de primo passagers et de primo conducteurs en augmentation chaque année.

La faible part des trajets internes aux EPCI démontre la pertinence du covoiturage sur des distances intermédiaires

Les distances moyennes parcourues oscillent entre 29 et 38 km. Les temps de parcours sont de 26 à 36 minutes (hors délais d'organisation du covoiturage).

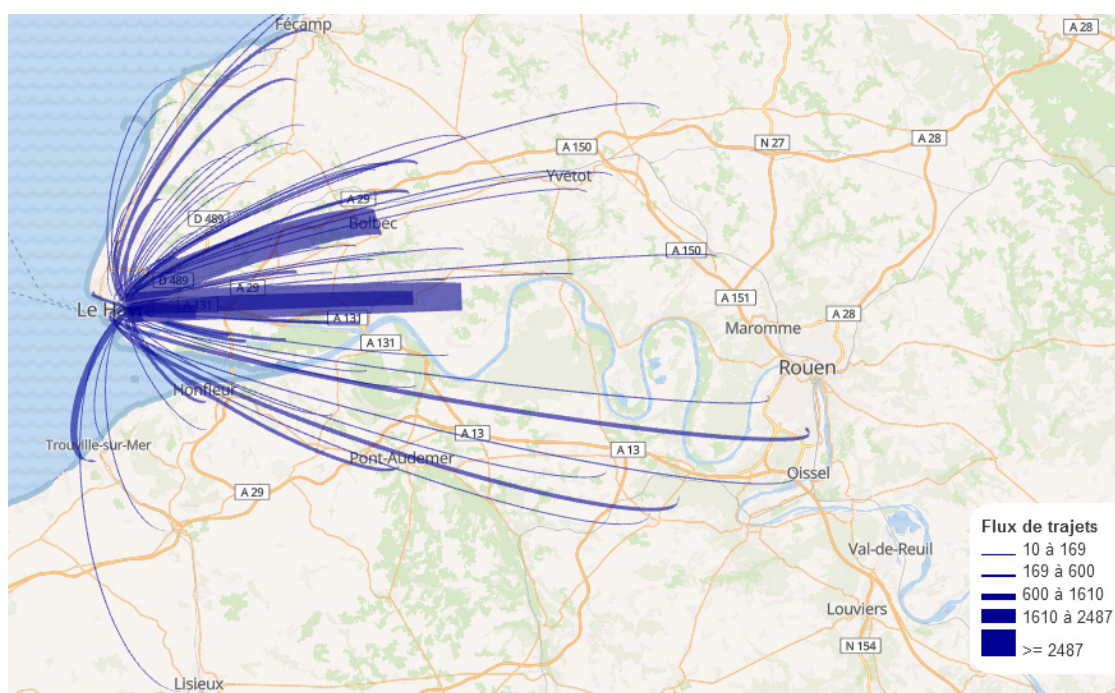
A l'échelle des 9 EPCI, les principaux trajets identifiés sont les suivants :

- Le Havre - Port-Jérôme-sur-Seine
- Bolbec - Le Havre
- Bolbec - Goderville
- Le Havre - Lillebonne
- Fécamp - Le Havre
- Lisieux - Deauville
- Pont-Audemer - Rouen
- Grand Bourgtheroulde - Rouen

Nombre de trajets covoiturés du 1er janvier au 30 novembre 2024

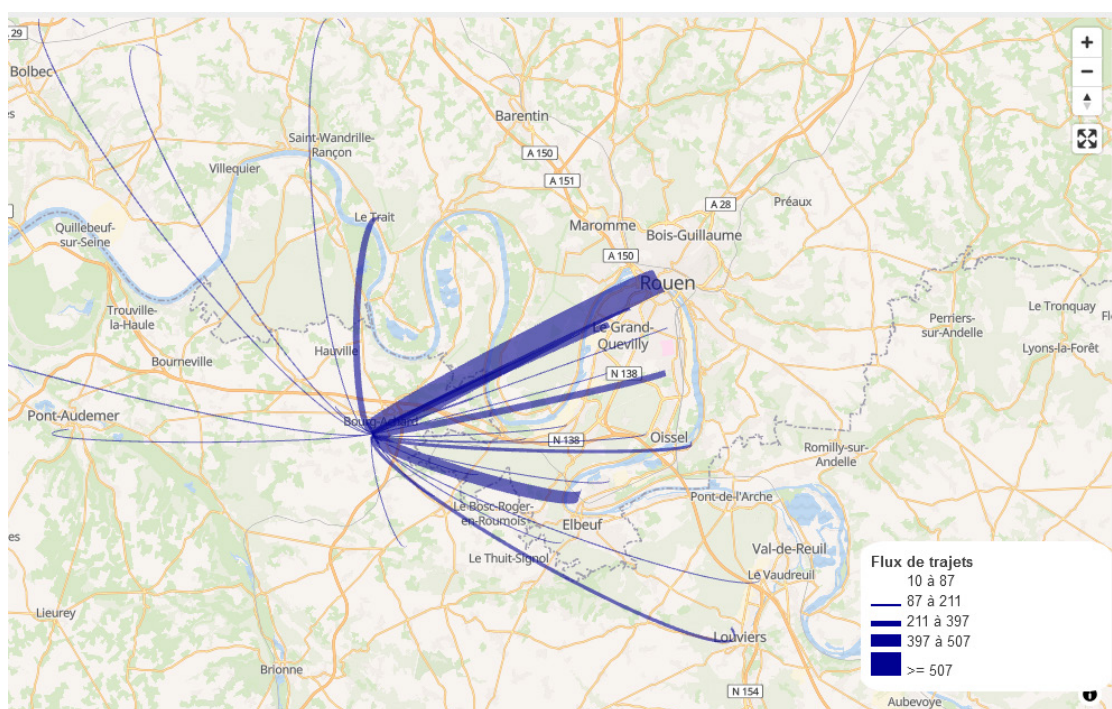
Intercommunalités	Covoiturage réalisés (origine et/ou destination)	personnes par véhicules	Primo conducteurs	Primo passagers	Distance moyenne	temps moyen des trajets	% des trajets réalisés à l'intérieur du territoire
Le Havre Seine Métropole	33 427	2,23	2975	3270	31	31	28
Caux Seine Agglo	33 513	2,21	1415	1569	29	29	16
Fécamp Caux Littoral	5013	2,1	404	468	31	34	11,2
Campagne de Caux	2581	2,14	190	202	23	26	11,4
Cœur Côte fleurie	6381	2,17	341	615	38	36	3,8
Honfleur-Beuzeville	2894	2,05	329	397	28	27	14,2
Roumois Seine	24 978	2,08	1177	1320	27	26	1,3
Pont-audemer Val-de-rihle	4883	2,08	398	480	38	35	7,6
Lisieux Normandie	5879	2,13	457	602	32	33	18,1
France métropolitaine	11 169 091	2,17	755 155	870 908	23	24	96

18 364 trajets déclarés depuis ou vers Le Havre en novembre 2024
carte extraite de l'observatoire national du covoiturage quotidien



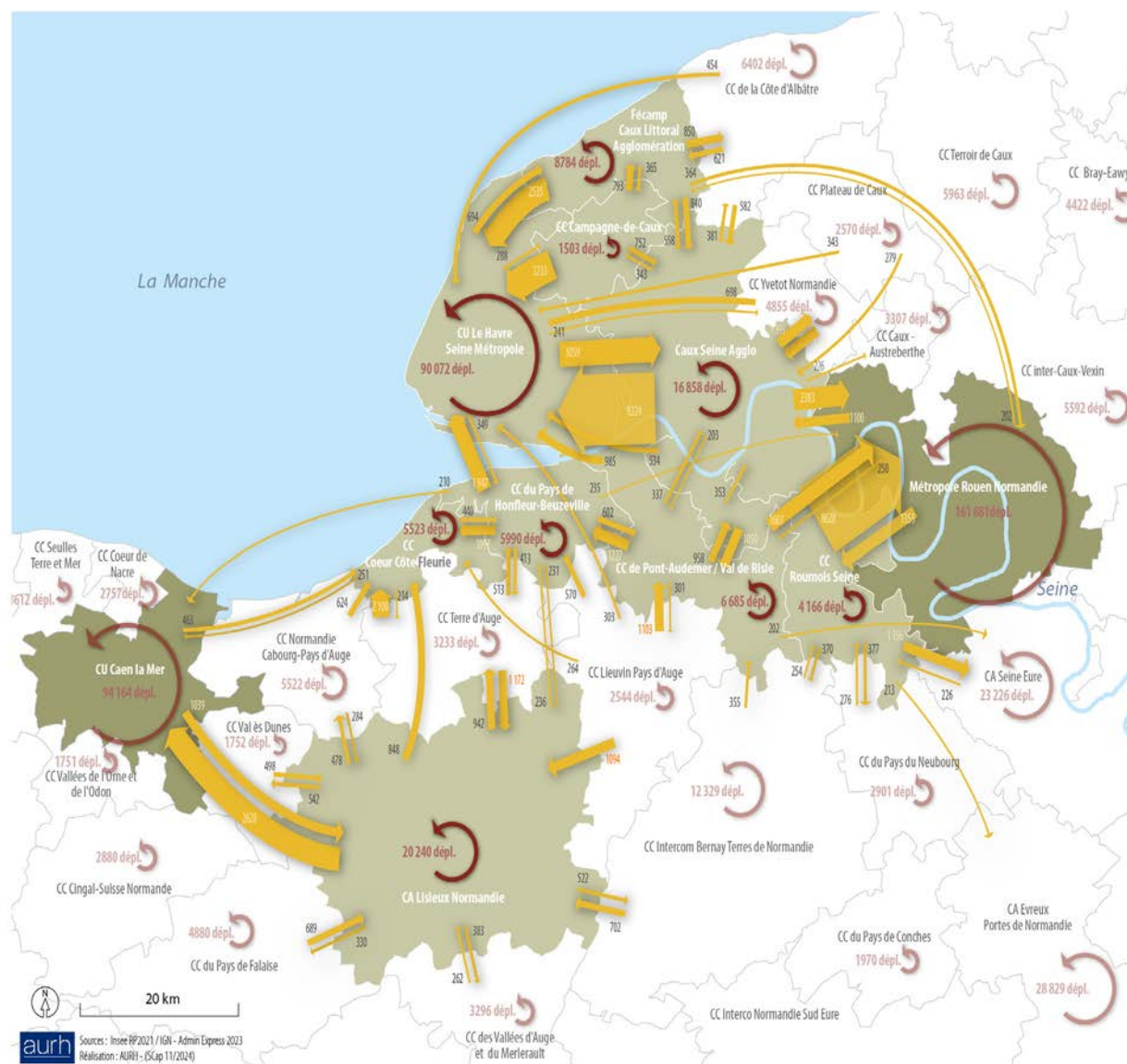
Une concentration des trajets entre Le Havre et le territoire de Caux Seine Agglo.

2484 trajets déclarés depuis ou vers Bourg-Achard en 2024
carte extraite de l'observatoire national du covoiturage quotidien

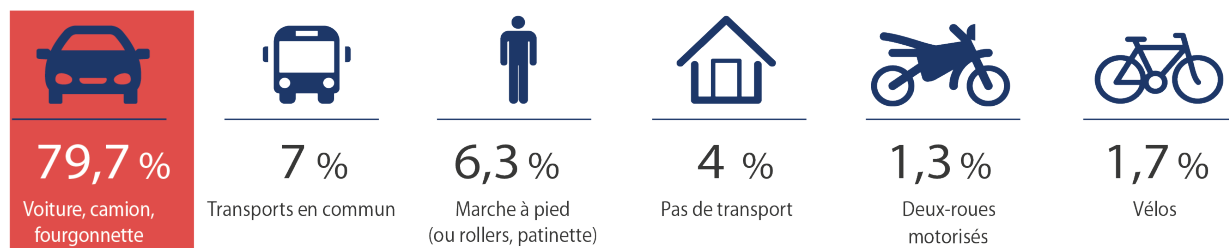


Des flux conséquents entre Bourg-Achard, Rouen et Elbeuf

La mobilité professionnelle depuis et vers les intercommunalités du Pôle
métropolitain de l'estuaire de la Seine en 2021



MODES DE DÉPLACEMENT DES HABITANTS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL



LE COVOITURAGE : UNE SOLUTION COMPLÉMENTAIRE AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

Le covoiturage : transport collectif du futur ?

Le temps de parcours est un élément décisif pour les déplacements du quotidien. Les deux cartes ci-contre établissent des comparatifs de temps de trajets en voiture soliste, en mode covoiturage (en rose) et en transports collectifs vers les trois pôles d'emploi du Havre, de Rouen et de Caen. Plusieurs constats émergent :

- **La voiture «soliste» est largement gagnante** par rapport aux transports collectifs dans les zones non desservies par le train.

- **Pour le covoiturage, il est plus complexe de trancher. En effet, pour les temps de parcours en covoiturage, nous avons ajouté 15 minutes par rapport à la voiture soliste.** Ce délai supplémentaire est lié à l'activité de covoiturage : organisation de la prise en charge, arrêts intermédiaires, temps de pré et post-acheminement.

Pour des trajets inférieurs à 30km, ce surplus de temps peut se révéler pénalisant. Les gains financiers pour les conducteurs et passagers sont en partie créés pour apaiser le poids des contraintes de temps et d'organisation.

- **En théorie, quelques liaisons en train ou en car, avec une bonne fréquence de centre-ville à centre-ville, se révèlent plus performantes** : Fécamp-Le Havre en train ou Honfleur - Le Havre en car. La liaison en train entre Lisieux et Caen est également très compétitive par rapport à la voiture avec 28 allers/retours en 30 minutes. Dans la pratique il faudrait tenir compte du temps de pré et post acheminement par rapport à une gare ou un arrêt de car.

Malgré les contraintes liées à l'organisation du covoiturage, celui-ci permet de palier à la faiblesse de l'offre en transports collectifs dans les secteurs ruraux de l'estuaire de la Seine. La voiture devient ainsi un outil de déplacement collectif avec des niveaux de services et de desserte élevés en raison de l'excellent réseau routier qui maille finement le territoire.

Pont-Audemer, relativement isolé et peu desservi par les transports en commun, offre à ce titre un fort potentiel de développement du covoiturage.

Enfin, le réseau autoroutier et les ponts franchissant la Seine assurent des temps de connexion courts. Les péages constituent en outre une motivation supplémentaire pour partager sa voiture ou solliciter un trajet en tant que passager.

Loin d'entrer en opposition avec les transports collectifs, le covoiturage constitue une solution complémentaire sur des trajets compris entre 30 et 80 km.

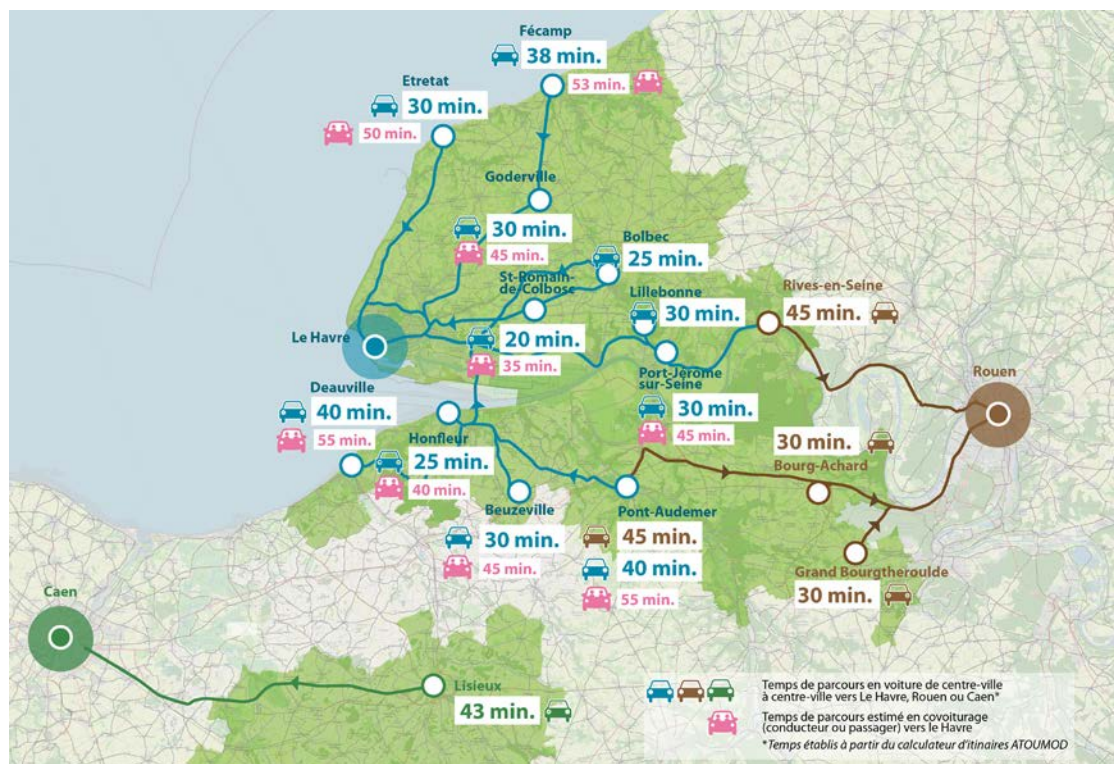
Le croisement des flux domicile-travail avec le réseau routier permet d'ailleurs d'identifier les principaux couloirs à voiture où le covoiturage pourrait se développer à grande échelle :

- les parcours vers le Havre depuis l'ensemble de la pointe de Caux et de la rive sud de l'estuaire : D940, D925, D6015, A 31, A29, pont de Normandie et D580 depuis Beuzeville;

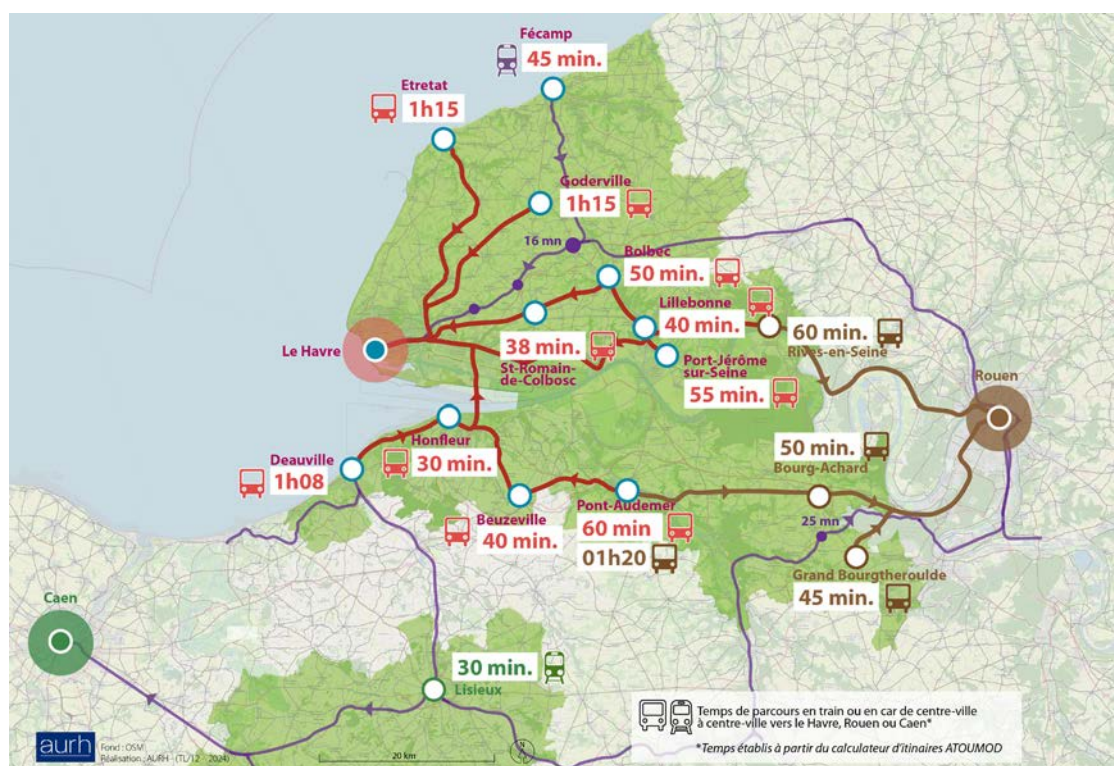
- la liaison routière entre Lisieux et la Côte Fleurie : D579, A132, D677.

- le réseau routier en direction de Rouen depuis l'ouest : A13, D675, D438 et D982.

Temps de parcours en voiture soliste vers Le Havre, Rouen ou Caen et en mode covoiturage vers Le Havre



Temps de parcours en transports collectifs vers Le Havre, Rouen ou Caen (hiver 2024)



LES LIGNES DE COVOITURAGE DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

Les lignes de covoiturage : une réponse possible à l'échelle de l'estuaire de la Seine

La ligne de covoiturage est à l'interface entre le réseau de transport en commun avec des points d'arrêts fixes et le covoiturage.

Elle est localisée généralement sur des axes routiers très fréquentés par les navetteurs domicile-travail.

Elle présente de nombreux avantages :

- une prise en charge des passagers sur des points fixes (arrêts de cars, aires de covoiturage) le long des axes routiers, et sans détour pénalisant pour les conducteurs;

- une complémentarité avec les lignes de transports collectifs existantes sur ces axes;

- une souplesse d'utilisation en mode anticipé ou spontané, avec ou sans application numérique.

Au-delà de la gouvernance et du modèle juridico-financier à trouver, quelques réflexions préalables sont à lancer :

Réfléchir à l'échelle des bassins de vie:

- Le Havre : pointe de Caux et rive Sud de la seine;

- Rouen : Pont-Audemer Val-de-Risle, Roumois Seine et Caux Seine Agglo;

- Vallée de la Touques : Lisieux Normandie et Coeur Côte Fleurie.

Proposer un premier maillage

9 lignes ont été imaginées sur les grands axes routiers. Elles disposeraient de quelques arrêts intermédiaires pour ne pas allonger les temps de parcours.

Identifier les arrêts au cœur des agglomérations et en périphérie.

C'est la phase délicate car les arrêts devront répondre à un certain nombre de critères :

- proches des grands axes et disposant d'une offre de stationnement et de prise en charge des passagers;

- accessibles à pied ou à vélo et desservis par les transports en commun (lignes de car du réseau Nomad et réseau locaux).

Proposer une plateforme numérique de mise en relation à l'échelle de l'estuaire de la Seine.

Cette plateforme proposerait à la fois des trajets sur les lignes et des trajets en mode libre (hors ligne). L'offre de covoiturage serait intégrée à l'offre de transport globale (réseau Nomad) et locale (réseaux urbains).

Monter un partenariat avec les entreprises volontaires.

Pour massifier la pratique, les entreprises sont un levier essentiel. Elles pourraient participer à l'offre dans le cadre des plans de mobilités employeur.

Lancer un plan de communication ambitieux par l'embauche d'ambassadeurs sur le terrain.

Lignes de covoiturage dans l'estuaire de la Seine Propositions



CONCLUSION

Le covoiturage du quotidien est une pratique essentiellement informelle qui existe depuis toujours et qui reste difficile à mesurer.

Il peut prendre la forme d'un partage alterné des voitures pour économiser les frais et diminuer l'empreinte carbone des véhicules (la voiture reste par exemple au garage un jour sur deux).

L'apparition des applications numériques tend à diversifier les pratiques hors des sphères privées et professionnelles. Celles-ci ne captent aujourd'hui que 4% des trajets quotidiens effectués en covoiturage. Le nombre de trajets déclarés sur les plateformes numériques est néanmoins en progression constante à l'échelle nationale et sur le territoire de l'estuaire de la Seine.

L'Etat fait le pari du covoiturage pour atteindre les objectifs de décarbonation des mobilités :

- prime de 100 euros pour aux primo-covoitureurs;
- soutien financier de l'Etat accordé aux EPCI.

Les collectivités locales engagent des partenariats avec les opérateurs et participent financièrement aux trajets (gains substantiels pour les conducteurs et jusqu'à la gratuité pour les passagers).

La lutte contre l'autosolisme vient cependant buter sur le mur des habitudes, de l'organisation du territoire et des modes de vie «hyper-mobiles». Les obstacles sont nombreux et les habitudes de déplacement sont tenaces.

A l'échelle de l'estuaire de la Seine, le bilan du covoiturage est en demi-teinte. Les aires de covoiturage s'installent dans le paysage des déplacements du quotidien. Les grandes aires, à proximité du réseau autoroutier, sont complétées par des réalisations plus modestes au coeur des bourgs. Les projets se multiplient, notamment en rive nord de la Seine.

Les expérimentations menées par 4 intercommunalités du Pôle obtiennent des résultats en progression mais qui restent modestes au regard des flux potentiels à capter. On observe partout un déséquilibre important entre un pool de conducteurs conséquent et un nombre réduit de passagers disposés à délaissier leur voiture.

Pour renforcer la pratique, l'approche sera donc nécessairement à l'échelle des bassins de vie, sur des trajets approchant les 30 km, et dans une démarche complémentaire avec l'offre en transport en commun.

Les lignes de covoiturage, adossées en partie au maillage des aires de covoiturage sont une réponse possible.

En 2023, la Région Normandie a mis fin à son soutien financier pour les déplacements effectués en covoiturage entre deux intercommunalités. Ces dernières, autorités organisatrices de la mobilité, sont à présent en première ligne pour lancer des actions concertées.

La mise en œuvre du bassin de mobilité de l'estuaire de la Seine en 2026 offre un possible espace de dialogue entre les autorités organisatrices de la mobilités locales et la Région Normandie.

La question du covoiturage à cette échelle est une piste de réflexion possible dans une logique de réseau



Un des 150 panneaux Rézopouce installés sur le territoire de la communauté de communes de Roumois Seine.



L'aire de covoiturage d'Epretot (CU Le Havre Seine Métropole) à proximité immédiate du diffuseur n°6 de St-Romain-de-Colbosc sur l'A29.

PÔLE MÉTROPOLITAIN DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE



estuairdelaseine.fr



[@estuaire_seine](https://twitter.com/estuaire_seine)



[estuairdelaseine](https://facebook.com/estuairdelaseine)



contact@estuairdelaseine.fr